

FULGUREX

Precision Models



2010-2011



Daniel Ingold & Marcel Hufschmid

Cher ami du modélisme de chemin de fer,

A la création de FULGUREX il y a bientôt 65 ans, personne n'aurait pensé que l'entreprise passerait en très peu de temps de « pionnier du laiton » à leader dans le domaine du modélisme. Depuis des décennies, nous créons des modèles réduits de train en laiton et acier dans les écartements N à I. FULGUREX travaille selon les normes internationales. Des moteurs de haute précision (courant continu) fournissent un roulement sans faille. Equipés de décodeurs digitaux DCC (avec son), nos modèles sont faits à la main en séries limitées. Dans une vitrine ou sur un réseau, nos produits apportent une grande satisfaction et sont une valeur sûre pour chaque collectionneur. Nous nous réjouissons de vous présenter notre nouveau catalogue 2010-2011. Vous y trouverez certainement des bijoux qui s'accordent à votre goût et au thème de votre collection. Chaque modèle est créé avec une grande attention aux détails. Avec amour et patience, nous nous efforçons depuis toujours d'améliorer la qualité de nos modèles. Nous tenons à vous vendre un produit d'exception qui contribue au plaisir mêlé de fierté qu'éprouve tout collectionneur de pièces signées FULGUREX.

Ecrivez-nous, téléphonez-nous, rendez-nous visite aux expositions et découvrez-nous sur Internet (www.fulgurex.ch). Nous sommes bien sûr à votre disposition pour toute information et vous remercions vivement de votre fidélité.

Dear Model Railway Enthusiast,

Since, nearly 65 years ago, FULGUREX was born, one could not necessarily imagine that this name would graduate from the status of pioneer of brass model building to the leader of today's modern brass model train manufacturing. For many decades we have been creating fine model trains in brass and steel in N to gauge I. FULGUREX works according to the existing international standards. High quality precision motors guarantee a smooth running. Equipped with digital decoders DCC (partly with sound) our handmade models are crafted in small limited series. Whether you have a showcase or a layout, our models are of everlasting value to the collector.

We have great pleasure to present our new catalogue 2010-2011. We are sure that you will find in this brochure jewels which match your taste and your line of collection.

Each model is made with lots of love for the detail by trying to surpass the limits of quality. This obviously needs a lot of patience and we would like to conserve, in the present world of mass production, the identity of the excellence of workmanship.

Write to us, phone us, visit us at our booth at exhibitions or discover us on Internet (www.fulgurex.ch). We would be glad to be at your assistance for further information and thank you very much for your fidelity and cooperation.

Werter Modellbahnfreund,

Als vor bald 65 Jahren die Firma FULGUREX gegründet wurde, hätte man nicht unbedingt denken können, dass dieser Name in kürzester Zeit vom Pionier des Messing Modellbaus zum Leader in dieser Branche aufsteigen würde. Seit Jahrzehnten produzieren wir feinste Modelleisenbahnen aus Messing und Stahl in den Spuren N bis I. FULGUREX arbeitet nach den bekannten internationalen Normen. Hochwertige Präzisionsmotoren bürgen für ideale Laufeigenschaften. Mit Digitaldecoder DCC ausgestattet (teilweise mit Sound) werden unsere Handarbeitsmodelle in kleinen limitierten Serien hergestellt. Für die Vitrine oder auf einer Anlage, unsere Produkte sind für den Sammler von bleibendem Wert. Wir freuen uns, Ihnen hiermit unseren neuen Katalog 2010-2011 präsentieren zu dürfen. Sie finden darin sicher auch Kleinode, welche Ihrem Geschmack und Ihrer Sammlerrichtung entsprechen. Jedes Modell wird mit viel Liebe zum Detail kreiert und versucht, die Limite der Qualität zu übertreffen. Dies braucht Geduld und wir möchten, dass Sie in einer Zeit der schnellebigen Produkte ein Stück Beständigkeit erhalten – dies als Garantie zur Freude am Modell.

Schreiben Sie uns, telefonieren Sie uns, besuchen Sie uns an den Messen und entdecken Sie uns auf Internet (www.fulgurex.ch). Für weitere Informationen sind wir gerne für Sie da und wir danken Ihnen herzlich für Ihre stete Treue und Zusammenarbeit.

Caro amico del modellismo ferroviario,

Quando FULGUREX fu creata quasi 65 anni fa, nessuno avrebbe pensato che la ditta passasse in un lasso di tempo molto breve da « pioniere dell'ottone » a leader nel settore del modellismo. Da decenni, creiamo modelli ridotti di treni in ottone ed acciaio dalla scala N alla I (scartamento ferroviario). FULGUREX lavora secondo le norme internazionali. Motori d'alta precisione (a corrente continua) forniscono un'ottima circolazione. Attrezzati di decodificatori digitali DCC (con suono), i nostri modelli sono realizzati a mano in piccole tirature. In mostra in una vetrina o su un plastico ferroviario, i nostri articoli danno una grande soddisfazione e rappresentano un valore sicuro per il più esigente « fermodellista ».

Ci ralleghiamo di presentarLe il nostro nuovo catalogo 2010-2011. Troverà certamente gioielli che si accordano al Suo gusto ed al tema della Sua collezione.

Ogni modello è creato con una grande attenzione ai dettagli. Con amore e pazienza, cerchiamo da sempre di migliorare la qualità dei nostri modelli. Teniamo a venderLe un articolo d'eccezione che dà piacere ed orgoglio a qualsiasi collezionista d'articoli firmati FULGUREX.

Ci scriva, ci telefoni, venga a trovarci durante le nostre esposizioni e ci scopra su Internet (www.fulgurex.ch). Siamo volentieri a Sua disposizione per ulteriori informazioni e La ringraziamo per la Sua fedeltà.

ECARTEMENT / SPUR « N » (1:160)



SBB/CFF Ae 3/6 II

Der Betrieb dieser Maschinen wurde ab 1924 aufgenommen. Die Ae 3/6 II war « die » Schnellzuglokomotive schlechthin. Die Nummer 10439 (braun) bleibt als historische Lok erhalten und ist gelegentlich auf Sonderfahrten anzutreffen.

La mise en service de ces machines commença dès 1924. La Ae 3/6 II devint « la » locomotive rapide. La machine n° 10439 (brun) fût préservée comme locomotive historique et peut être rencontrée lors de sorties occasionnelles.

Art. n° 1153 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10439, brun/braun
 Art. n° 1153d Version digitale DCC/Digital DCC
 Art. n° 1153/1 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10429, vert/grün
 Art. n° 1153/1d Version digitale DCC/Digital DCC
 Art. n° 1153/2 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10457, vert/grün
 Art. n° 1153/2d Version digitale DCC/Digital DCC



NORD / SNCF 141 TC

Entworfen wurde diese Maschine, mit der Bezeichnung 4-1200, von Ing. Marc de Caso für die damalige NORD-Gesellschaft, im Jahre 1932. Die Bezeichnung « 141 TC » wurde erst offiz. bei der Uebernahme der Lok durch die SNCF 1938.

Signée par l'ingénieur Marc de Caso, cette machine naît sous le numéro de série 4-1200 de la compagnie du NORD en 1912, avant de devenir la 141 TC en 1938 à la création de la SNCF.

Art. n° 1157 NORD 141 TC n° 4.1201, brun/braun
 Art. n° 1157d Version digitale DCC/Digital DCC
 Art. n° 1157/1 SNCF 141 TC n° 51, vert/grün
 Art. n° 1157/1d Version digitale DCC/Digital DCC
 Art. n° 1157/2 SNCF 141 TC n° 69, vert/grün
 Art. n° 1157/2d Version digitale DCC/Digital DCC



**SBB/CFF CE 2/4
« FLÈCHE DU JURA »**

Auf den Strecken von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg und Biel - Le Locle verkehrte seit dem 28. November 1938 dieser Schnelltriebwagen. Er besorgte im Schweizer Jura den Eilzugdienst, wurde aber auch zu Sonderfahrten in der ganzen Schweiz benutzt. Im Mai 1977 wurde der Wagen abgebrochen.

Cet autorail rapide circulait sur les trajets La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel et Bienne - Le Locle depuis novembre 1938. Il desservit en express le Jura suisse et fut également utilisé pour des voyages particuliers dans toute la Suisse. En 1977 « La Flèche du Jura » fut démantelée.



Art. n° 1154 SBB/CFF Ce 2/4 «Flèche du Jura», vert/grün
Art. n° 1154d Version digitale DCC/Digital DCC
Art. n° 1154/1 SBB/CFF RBe 2/4 «SBB-Logo», vert/grün
Art. n° 1154/1d Version digitale DCC/Digital DCC

SBB/CFF BE 4/6 (FB 2x2/3)



Art. n° 1155 SBB/CFF Fb 2x2/3, brun/braun
Art. n° 1155/1 SBB/CFF Be 4/6, vert/grün

Die Maschine wurde als Fb 2x2/3 Nr. 11301 (braun) am 21. März 1919 als erste und einzige Probelokomotive abgeliefert. Die offizielle Uebernahme durch die SBB fand aber erst am 1. September 1919 statt. Infolge eines Transformator-Brandes wurde die Lokomotive im April 1963 ausgemustert.



Cette locomotive fut livrée en Fb 2x2/3 n° 11301 (brune) le 21 mars 1919 et prise en charge officiellement par les CFF le 1^{er} septembre 1919. En avril 1963, lors d'un feu aux transformateurs, la locomotive fut démantelée.

GB / SBB/CFF A 3/5

Erstmals wurde diese Maschine im Jahre 1894 an die GB (Gotthardbahn) ausgeliefert. Bis 1905 wurde ein Total von 30 Lokomotiven in Betrieb gesetzt. Mit dieser Maschine wurde es möglich, die Fahrzeit der gesamten Gotthardstrecke auf unter 2 Stunden zu verkürzen. Die Loks wurden von der SBB übernommen und unnummeriert (901 - 930).

Cette locomotive fut introduite au Gothard en 1894 pour la « Gotthardbahn ». Un total de 30 locomotives a été mis en fonction jusqu'en 1905. Cette excellente machine permettait de parcourir le trajet du Gothard en moins de deux heures. Plus tard, les machines furent prises en charge par les CFF et les numérotations furent changées (901 - 930).



Art. n° 1156 GB A 3/5 n° 215, noir/schwarz
Art. n° 1156d Version digitale DCC/Digital DCC
Art. n° 1156/1 SBB/CFF A 3/5 n° 915, noir/schwarz
Art. n° 1156/1d Version digitale DCC/Digital DCC

NORD / SNCF / EST 231 CHAPELON

Zwischen 1936 und 1938 wurden von der NORD-Gesellschaft 28 Lokomotiven der Gattung « Pacific » in Betrieb genommen. Diese überaus leistungsstarke Maschine ist, ohne Zweifel, eine der bedeutendsten Kreationen von André Chapelon. Die Lok Nr. 3.1192 kann heute im Eisenbahn-Museum in Mülhausen besichtigt werden.

Vingt-huit de ces belles et puissantes machines ont été commandées par la Compagnie du NORD entre 1936 et 1938. Sans doute la plus belle démonstration du talent du génial André Chapelon. La locomotive n° 3.1192 peut aujourd'hui être admirée au Musée du Chemin de fer à Mulhouse.

Art. n° 1158 Pacific Chapelon Nord, brun/braun
Art. n° 1158d Version digitale DCC/Digital DCC
Art. n° 1158/1 SNCF 231 E (ex Nord), vert/grün
Art. n° 1158/1d Version digitale DCC/Digital DCC
Art. n° 1158/2 P.O 231 «Chapelon», gris/grau
Art. n° 1158/2d Version digitale DCC/Digital DCC
Art. n° 1158/3 EST 231-058 «Chapelon», noir/schwarz
Art. n° 1158/3d Version digitale DCC/Digital DCC

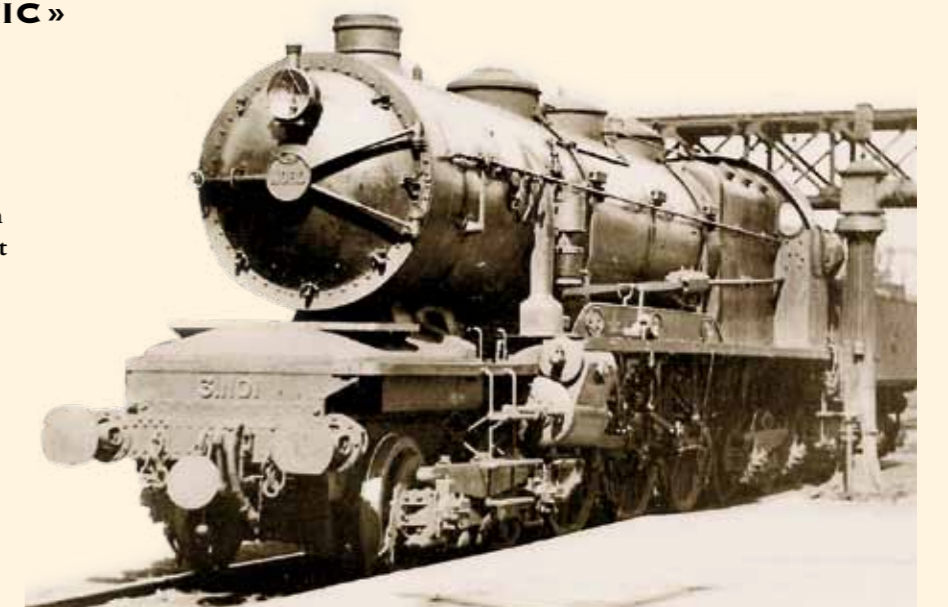


IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: SNCF 2-D-2 (ex P.O.) / «Seebach-Wettingen» EVA et / und MARIANNE NORD / SNCF Super Pacific

NORD 232 TYP « BALTIC »

Im Jahre 1909 liess die NORD-Gesellschaft die Projektierung einer neuen Schnellzuglokomotive in Auftrag geben. Diese gigantischen Maschinen mit schlussendlich 2'800 PS waren in der Lage, einen 600 Tonnen-Zug mit Geschwindigkeiten von 115 km/h zu befördern.

En 1909, la Compagnie du NORD étudia le projet d'une nouvelle locomotive à grande vitesse, type 232. Des puissances indiquées de l'ordre de 2'800 ch. ont pu être développées en pointe, notamment la vitesse de 115 km/h avec un train de 600 tonnes.



Art. n° 2226 NORD 3.1101 «Baltic», Prototyp, brun/braun
Art. n° 2226/1 NORD 3.1102 «Baltic» brun/braun
Art. n° 2226/2 NORD 3.1102 Coupe de démonstration 1937, Schnittmodell 1937 (Mulhouse)

SBB/CFF BE 4/6 (FB 2x2/3)

Diese Probelokomotive wurde hauptsächlich auf der Strecke Bern-Thun-Spiez, im Personenbetrieb, eingesetzt. Recht bald war klar, dass die Fb 2x2/3 (braun), resp. die Be 4/6 (grün), ein Einzelstück bleiben würde und wurde daher nie, wie vorgesehen, am Gotthard eingesetzt. Die Lok wurde im April 1963, nach mehr als 40 Jahren in Betrieb, infolge eines Transformatoren-Brandes abgebrochen.

Cette locomotive d'essai desservit principalement la ligne Berne-Thoune-Spiez comme train de voyageurs. L'emploi sur la ligne du Gotthard ne fut jamais réalisé. Elle devait rester l'unique machine d'essai de ce type Fb 2x2/3, après Be 4/6. En avril 1963, après plus de 40 ans de service, lors d'un feu aux transformateurs, la locomotive fut démantelée.



Art. n° 2240 SBB/CFF Fb 2x2/3, brun/braun

SNCF 2-D-2

Die Lokomotiven 2-D-2 Nr. 538 bis 545 (SNCF 5538 bis 5545) wurden nach der Elektrifizierung der Strecke Tours - Bordeaux 1937-38 in den Dienst gestellt. Durch Ihre runde Front erhielten sie bald den Uebennamen « Femmes enceintes ». Die 2-D-2 der Serie 5500 wurden nach dem neuesten Stand der Aerodynamik überarbeitet und mit verbesserten Fronthauben ausgerüstet, welche ihnen bald den Uebennamen « Waterman » gab. Eingesetzt wurden die Lokomotiven in Personen-Schnellzügen hauptsächlich unter dem Namen « Sud-Express ».

Les 2-D-2 du P.O. n° 538 à 545 (SNCF 5538 à 5545) avec le surnom « Femmes enceintes » (en raison de leurs capots), ces locos ont été construites en vue de l'électrification Tours - Bordeaux et mises en service en 1937-38. Les 2-D-2 série 5500, l'esthétique fut revu avec utilisation de capots tronqués, à l'origine du surnom de « Waterman » qui fut donné à ces machines. Elles assurèrent les trains rapides, en particulier le « Sud-Express ».



Art. n° 2248 P.O 2-D-2 n° 540, vert/grün
 Art. n° 2248/1 SNCF 2-D-2 n° 540, matricule P.O., vert/grün
 Art. n° 2248/2 SNCF 2-D-2 n° 5542, vert/grün

Art. n° 2249 SNCF 2-D-2 n° 5550, vert/grün
 Art. n° 2249/1 SNCF 2-D-2 n° 5546, vert/grün



NORD / SNCF VOITURES DE BANLIEUE / NAHVERKEHRSWAGEN



Zwischen 1928 bis 1936 wurden von diesem bewährten Wagentyp ca 400 St. für die NORD Gesellschaft gebaut und im Nahverkehr eingesetzt. Jede Komposition besass am Ende den sogenannten « Pilot-Wagen » (Steuerwagen), der mit einer Führerstandskabine ausgerüstet war. Ab 1938 wurden die Wagen von der SNCF übernommen.

Les voitures de banlieue de la région NORD constituent une importante série puisque la Compagnie du NORD en fit construire env. 400 pièces entre 1928 et 1936 pour moderniser son parc desservant la banlieue. Chaque rame possède une voiture pilote située à une extrémité de la rame du côté opposé à la locomotive. A partir de 38, ces voitures sont intégrées dans le parc de la SNCF.



Art. n° 2242 NORD voitures de banlieue (set 4 voitures)
 Art. n° 2243 SNCF voitures de banlieue (set 4 voitures)

NORD « TAR » ZZ 101 / SNCF « TAR » XF 1001

Die Triebzüge TAR (train automoteur rapide) wurden am 27. Juli 1934 durch die NORD-Gesellschaft in Dienst gestellt und gilt deshalb als Vorläufer der Hochgeschwindigkeitszüge auf dem franz. Streckennetz. Diese Triebwagenzüge sicherten die Verbindungen Paris - Lille (Reisezeit 2 Std. 25 min.), sowie Lille - Boulogne sur Mer. Die letzten Züge wurden, infolge der Elektrifizierung, 1959 ausgemustert.

Les autorails TAR (train automoteur rapide) ont été mis en service le 27 juillet 1934 par la Compagnie du NORD, alors pionnière en matière de vitesse sur le réseau français. Ces autorails TAR assuraient des relations Paris - Lille en 2 heures 25 minutes et les liaisons Lille - Boulogne sur Mer. Les derniers exemplaires ont été retirés du service en 1959, lors de l'électrification de la ligne Paris - Lille.



Art. n° 2244 NORD « TAR » ZZ 101 (3 voitures)
 Art. n° 2244/1 SNCF « TAR » XF 1001 (3 voitures)



SCB / SBB/CFF Ec 2/5

Dieser Loktyp, nach dem vom österreichischem Ingenieur und technischen Rat Wilhelm Engerth zuerst für die Semmeringbahn entworfenen und ausgeführten System, wurde für die Schweiz mit 110 Stück gebaut. Baujahre waren 1854 bis 1895. Der heute zweifellos wertvollste Veteran des Dampfbetriebes, der im orig. Zustand die Ausstellung im Verkehrshaus der Schweiz bereichert, ist die Lokomotive « GENF » (noch ohne Kabinenaufbau).



Ce type de locomotive, créé par l'ingénieur autrichien Wilhelm Engerth pour la « Semmeringbahn » en Autriche, trouva beaucoup d'intérêt en Suisse. Entre 1854 et 1895, 110 locomotives furent fabriquées pour la Suisse. La plus belle de ces machines est aujourd'hui encore la locomotive « GENÈVE » (sans cabine) au Musée suisse des transports à Lucerne.

- Art. n° 2231 SCB Ec 2/5, n° 14 « St. Jakob »
- Art. n° 2231/1 SCB Ec 2/5, n° 28 « Genève », sans cabine
- Art. n° 2231/2 SCB Ec 2/5, n° 29 « Zürich », liegender Dom
- Art. n° 2231/3 SCB Ec 2/5, n° 34 « Lausanne », dômes horizon
- Art. n° 2232 SBB/CFF Ec 2/5, n° 6998, (ex Olten n° 4)
- Art. n° 2232/1 SBB/CFF Ec 2/5, n° 6995, (ex Zürich n° 29)

EST / SNCF 141 TB

Um den Regionalverkehr um Paris sicher zu stellen, nahm die Eisenbahngesellschaft EST ab 1911 die neue Tenderlok der Serie 4400 in Betrieb. Diese Lokomotiven, entworfen von Louis Salomon, wurden ausschliesslich im Nahverkehr eingesetzt und bis 1917 an die EST ausgeliefert. Die Loks wurden ab 1938 von der SNCF übernommen, ebenfalls um den Nahverkehr zu sichern; Bezeichnung nun: 141 TB 401 bis 512. Ab Mai 1962 verschwanden diese Maschinen vom Streckennetz.

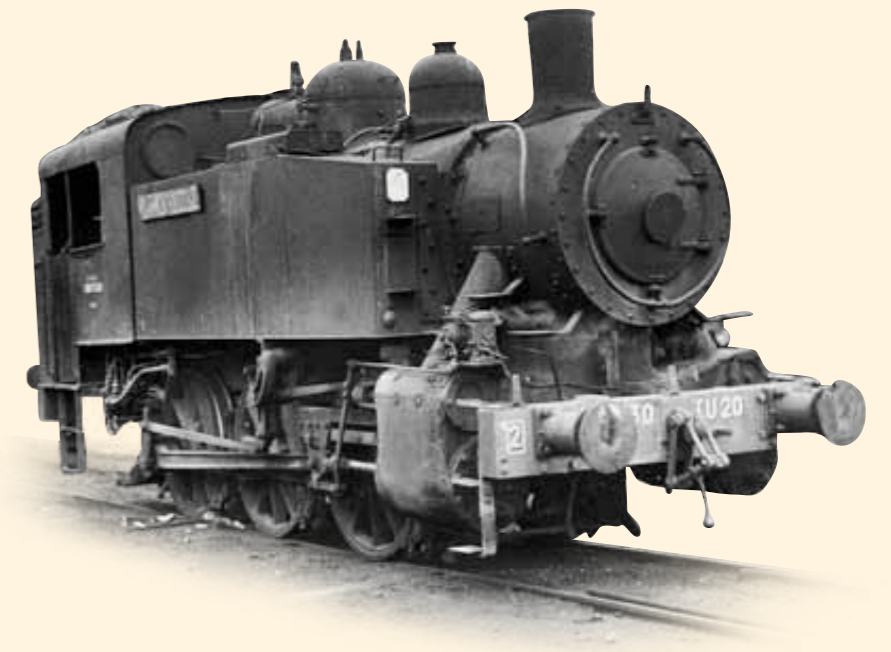
- Art. n° 2236 EST 141-4419, noir/schwarz
- Art. n° 2236/1 EST 141-4433, noir/schwarz, avec pare-fumées
- Art. n° 2236/2 SNCF 141 TB n° 460, noir/vert, après 1958
- Art. n° 2236/3 SNCF 141 TB n° 407, HISTORIC, noir/vert
- Art. n° 2236/4 SNCF 141 TB n° 477, noir/vert, avant 1958

En 1911, la compagnie des chemins de fer de l'EST met en service une locomotive Mikado tender pour le service des trains de banlieue. Étudiées par Louis Salomon, les 141-4400 ont été livrées jusqu'en 1917. A la création de la SNCF en 1938, les 141-4400 deviennent les 141 TB 401 à 512 et leur service change peu. Dès mai 1962, les 141 TB disparaissent de la banlieue.



SNCF 030 TU

Einfach, robust und zweckmässig, dies bezieht sich sicherlich auf die kleine Allzweck-Tenderlokomotive der SNCF. 1942-44 wurden diese Loks, durch die Amerikaner importiert, erstmals auf dem franz. Schienennetz eingesetzt. Die total 77 Loks wurden bald der SNCF eingegliedert und unnummeriert (030 TU Nr. 1-77).



Simple, robustes et efficaces, ce sont les locos tender 030 TU. Au cours des années 1942-44, elles furent importées par les troupes américaines pour le réseau ferroviaire français. La SNCF incorpora à son inventaire le total de 77 machines 030 USA et les rénumérota 030 TU 1 à 77 le 3 novembre 1947.

- Art. n° 2249 SNCF 030 TU n° 7 (US 4383), machine d'origine 1945
- Art. n° 2249/1 SNCF 030 TU n° 4380 région EST
- Art. n° 2249/2 SNCF 030 TU n° 6091 région NORD
- Art. n° 2249/3 SNCF 030 TU n° 4319 région OUEST
- Art. n° 2249/4 SNCF 030 TU n° 5051 région SUD-EST

- Art. n° 2250 SNCF 030 TU n° 6 (ex 4336), dépôt Creil
- Art. n° 2250/1 SNCF 030 TU n° 25 (ex 6100), dépôt Joncherolles
- Art. n° 2250/2 SNCF 030 TU n° 54 (ex 4373), dépôt Nîmes
- Art. n° 2250/3 SNCF 030 TU n° 71 (ex 5028), dépôt Nice

FS GR. 851



Die Produktion dieser Maschinen begann 1898 und endete 1911. Ein langes Leben war diesen Lokomotiven beschieden, denn man sah sie noch in den 60er Jahren im Dienst. Die Spitzengeschwindigkeit beschränkte sich auf 65km/h. Folgende Werke produzierten total 207 Maschinen: Ansaldo in Genua, O.M. und Breda aus Mailand, C.M. von Saronno sowie Maffei in Monaco.

La production de ces machines commença en 1898 pour terminer en 1911. Une longue vie fut destinée à ces locomotives puisqu'elles roulaient encore dans les années 1965. Elles développaient une vitesse de pointe de 65km/h. Les usines d'Ansaldo de Gènes, l'O.M. de Milan, la C.M. de Saronno, la Breda de Milan ainsi que Maffei de Monaco sortaient en tout 207 machines du type FS 851.



- Art. n° 2251 FS Gr. 851 n° 80, prototype, noir/schwarz
- Art. n° 2251/1 FS Gr. 851 n° 72, cabine fermée/geschloss. Kabine
- Art. n° 2231/2 FS Gr. 851 n°124, phares électriques/elektr. Beleuchtung

SBB/CFF Ae 6/6

Nach 1945 nahm der Verkehr am Gotthard wie auch auf anderen Strecken immer mehr zu. Für die Steilrampen wurde deshalb eine neue starke Maschine benötigt, welche in der Lage sein musste, mit 75km/h zu verkehren. Mit dem Jahr 1955 begann die Auslieferung der 118 Ae 6/6 Lokomotiven, welche bis 1966 zum Abschluss kam. Die Lok wurde bald zum Markstein der schweiz. Eisenbahngeschichte.

À partir de 1945 le trafic au Gotthard ainsi que sur d'autres réseaux s'intensifie. On était à la recherche d'une locomotive puissante et qui pouvait rouler à 75km/h. En 1955 les premières livraisons de Ae 6/6 eurent lieu et, jusqu'en 1966, toutes les machines furent construites. Ce type de locomotive devint rapidement un point culminant dans l'histoire des chemins de fer suisses.



- Art. n° 2252 SBB/CFF Ae 6/6 n° 11404 «Luzern», moustache/Chromstreifen, vert/grün
- Art. n° 2252/1 SBB/CFF Ae 6/6 n° 11402 «Uri», moustache/Chromstreifen, rouge/rot
- Art. n° 2252/2 SBB/CFF Ae 6/6 n° 11447 «Lausanne», vert/grün
- Art. n° 2252/3 SBB/CFF Ae 6/6 n° 11429 «Altdorf», rouge/rot

BDZ BR 01.22 « TABAKLOK »



Infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und der Arbeitslosigkeit Anfang der 30er Jahre wurde mit Bulgarien ein Handelsabkommen getätigt. Dies sah vor, dass in der Schweiz sechs Lokomotiven für die bulgarischen Staatsbahnen gebaut und auf unserem Schienennetz getestet wurden; dies im Gegenzug mit Tabaklieferungen. Bis anhin waren dies die stärksten Dampfloks welche je in der Schweiz gebaut und bewegt wurden.

Suite à la crise économique et le chômage des années 30, la Suisse réalisa un accord commercial avec la Bulgarie. En contrepartie de livraisons de tabac, la Suisse construisit six locomotives pour les chemins de fer d'état bulgare (et les testa en Suisse). Ces locomotives furent, pour l'époque, des plus puissantes jamais construites en Suisse.

- Art. n° 2253 BR 01.18 machine d'essai suisse, noir /Auslieferungszustand schwarz
- Art. n° 2253/1 BDZ BR 01.18, machine bulgare 1935, bulg. Maschine, noir/schwarz
- Art. n° 2253/2 BDZ BR 01.22, version musée/Museumsversion, vert/grün

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: ETAT / PLM / SNCF Bugatti Présidentiel / SBB/CFF Ce 6/6 (FB 2x 3/3) PLM Typ 044 n° 3591 à 3620 «Coupe-Vent» / 231 Super Pacific Nord 3 1201-1240

VZ / DFB HG 2/3

Die Zahnrad-Dampflokomotive HG 2/3 (021) « WEISSHORN » wurde 1902 für die Eisenbahngesellschaft Visp-Zermatt (VZ) durch die SLM in Winterthur gebaut. Ab 1965 fand die Lok als Denkmal vor dem Heroldsschulhaus in Chur ihren Ehrenplatz. 1988 wurde die Maschine der Dampf-Furka-Bahn (DFB) als Geschenk überlassen. Die Lok wird gegenwärtig wieder restauriert und demnächst wieder auf der DFB-Strecke anzutreffen sein.

La locomotive à vapeur à roues d'engrenage HG 2/3 (021) « WEISSHORN » fut construite en 1902 par le fabricant SLM à Winterthur pour le compte de la société de chemin de fer Visp-Zermatt (VZ). A partir de 1965 la locomotive trouva sa place d'honneur devant l'école d'Herold à Coire et en 1988 elle fit cadeau à la Dampf-Furka-Bahn (DFB). La locomotive est actuellement en restauration et sera bientôt de nouveau à voir sur le trajet de la DFB.



dampfbahn furka bergstrecke

- Art. n° 3300 VZ HG 2/3 «Weisshorn», n° 6, noir/schwarz
- Art. n° 3300/1 VZ HG 2/3 «Breithorn», n° 7, vert/grün
- Art. n° 3300/2 DFB HG 2/3, «Weisshorn», n° 6, bleu/blau
- Art. n° 3300/3 DFB HG 2/3, «Weisshorn», n° 6, vert/grün

NORD / SNCF 221 « ATLANTIC »

Gezeichnet von Monsieur du Bousquet in Zusammenarbeit mit Monsieur de Glehn ist diese Lok der Star an der « Exposition Universelle de Paris » von 1900. Die Technik dieser Maschine beeinflusste im Nachhinein die ganze Lokomotiv-Industrie der NORD-Gesellschaft und war auch weit über die Grenzen Frankreichs bekannt.

L'oeuvre de Monsieur du Bousquet avec la collaboration de Monsieur de Glehn, nous reporte à l'exposition Universelle de Paris en 1900. Fait remarquable, ses principes de construction seront retenus dans le monde entier.



- Art. n° 2659 NORD Atlantic 221, brun/braun
- Art. n° 2659/1 SNCF 221 Atlantic, vert/grün
- Art. n° 2659/2 NORD Atlantic 221 (tender 37m/c.), brun/braun
- Art. n° 2659/3 P.O. 3000 Atlantic, n° 221-110



SBB/CFF « FLÈCHE ROUGE » / « ROTER PFEIL » (1:45)



Art. n° 2668 SBB/CFF CLe 2/4, no. 201, rouge/dunkelrot

Bereits 1935 wurde der « Rote Pfeil », CLe 2/4 Nr. 201 in Betrieb genommen. Diese erste Ausführung, noch mit Speichenräder, war der Urstein der Roten Pfeile. Ab 1951 wurden 7 Triebwagen um 2,8m verlängert und mit neuer Inneneinrichtung versehen.

Le premier véhicule fut mis en service en 1935. Il s'agissait de la CLe 2/4 n° 201, origine des Flèches Rouges, avec roues à rayons. A partir de 1951 sept autorails en service furent modifiées avec un intérieur tout neuf et rallongées de 2,8m.

EST / SNCF 141 TB

Ab 1911 wurde die neue Tenderlokomotive 141 Serie 4400 für den Nahverkehr an die Eisenbahngesellschaft EST ausgeliefert. Bis 1938 waren 112 Stück dieser Maschinen in Betrieb, welche danach von der SNCF übernommen wurden (141 TB 401 - 512). Ab Mai 1962 verschwanden diese Loks vom Streckennetz.



En 1911, la compagnie de l'EST met en service une locomotive tender pour le réseau des trains de banlieue. A la création de la SNCF les 112 machines deviennent les 141 TB 401 à 512. Dès mai 1962, les 141 TB disparaissent de la banlieue.

- Art. n° 2667 EST 141-4419, noir/schwarz
- Art. n° 2667/1 EST 141-4433, noir/schwarz, avec pare-fumées
- Art. n° 2667/2 SNCF 141 TB n° 460, noir/vert, après 1958
- Art. n° 2667/3 SNCF 141 TB n° 407, HISTORIC, noir/vert
- Art. n° 2667/4 SNCF 141 TB n° 477, noir/vert, avant 1958

ETAT / PLM / SNCF « BUGATTI PRÉSIDENTIEL » XB 1001



Dieses Fahrzeug war für die Streckennetze der ETAT, PLM sowie später auch SNCF bestimmt. Der Name « Présidentiel » entstand durch die damalige Benutzung des Fahrzeuges durch den Präsidenten Frankreichs, Albert Lebrun, zur Eröffnung des Bahnhofes Cherbourg im Juli 1933. Ein restauriertes Exemplar der ETAT befindet sich heute im Eisenbahnmuseum in Mülhausen.



L'autorail Bugatti a équipé le réseau ETAT, PLM et plus tard la SNCF. Il gagna son surnom « Présidentiel » après son utilisation par le président de la République, Albert Lebrun, pour l'inauguration de la gare maritime de Cherbourg, en juillet 1933. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

- Art. n° 2663 ETAT Bugatti Présidentiel, crème/rouge
- Art. n° 2663/1 PLM Bugatti ZZA « couplage », bleu/blau
- Art. n° 2663/2 SNCF Bugatti Présidentiel, crème/rouge



SNCF 230 K

1903 wurde diese Schlepptenderlok von der « Compagnie EST » in Dienst gestellt. Es handelt sich dabei um eine schwere Universallok, einsetzbar für Personenzüge als auch für schwere Güterzüge. Diese sehr leistungsfähigen Loks wurden bald die « Eliteloks » der Compagnie EST und verdrängten zweitweise sogar die berühmten Pacifics. Ab 1938 wurden diese Loks von der SNCF übernommen.



Mis en service en 1903 pour la compagnie de l'EST, ces locomotives, destinées à la traction des trains lourds et rapides, étaient les vedettes du réseau de l'EST qui les préférait aux Pacific. A partir de 1938 (création de la SNCF) ces machines deviennent les SNCF 230 K.



- Art. n° 2666/1 SNCF 230 K, n° 159, noir/schwarz
- Art. n° 2666/2 SNCF 230 K, n° 278, vert/grün

SNCF 232 R, SNCF 232 S, SNCF 232 U 1

Konstruiert wurde dieser Loktyp, 232 R und S, durch die « L'office Central des Etudes de Matériel (OCEM) » unter der Aufsicht von Marc de Caso im Jahre 1938. Diese überaus starken Loks konnten infolge des zweiten Weltkrieges erst ab 1945 in Betrieb genommen werden. Bei den R-Typen handelt es sich um eine 3 Zylinder Konstruktion, hingegen der S-Typen eine 4 Zylinder « Compound » Einheit. Die Lok 232 R 004 wurde später zur 232 U 1 umgebaut.

C'est l'Office Central des Etudes de Matériel (OCEM) qui, sous la houlette de Marc de Caso, fut chargé du projet des 232 R et S pour la toute jeune SNCF en 1938. Les 232 R et S n'ont pas été immédiatement réintroduites en service commercial à l'issue de la Seconde Guerre Mondiale. Conception de la 232 R: trois cylindres à simple expansion, 232 S: quatre cylindres compound. La 232 R 004 fut finalement achevée sous la désignation 232 U 1 « La Divine ».



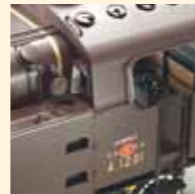
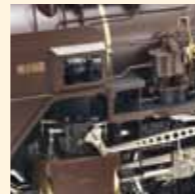
- Art. n° 2671 SNCF 232 R003, vert/grün
- Art. n° 2671/1 SNCF 232 S002, vert/grün
- Art. n° 2671/2 SNCF 232 U1, vert/grün
- Art. n° 2671/3 SNCF 232 S001, vert/grün

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: NORD / SNCF « TAR » ZZ 101 et / und XF 1001
PLM Typ 044 n° 3592 à 3620 « Coupe-Vent »

NORD / SNCF 141 TC

Entworfen wurde diese Tenderlokomotive Typ 4-1200 von Ingenieur Marc de Caso für die NORD-Gesellschaft im Jahre 1932. Die Bezeichnung « 141 TC » wurde erst offiziell bei der Uebernahme der Lok durch die SNCF 1938. Die Maschine wurde hauptsächlich im Nahverkehr um Paris eingesetzt.

Cette puissante machine tender naît sous le numéro de série 4-1200, construit par l'ingénieur Marc de Caso pour la compagnie du NORD en 1932. A la création de la SNCF en 1938, ces locomotives deviennent les « 141 TC » sur le réseau des trains de banlieue.



Art. n° 1252 NORD 141 TC, brun/braun
 Art. n° 1252/1 SNCF 141 TC, n° 51, vert/grün
 Art. n° 1252/2 SNCF 141 TC, n° 69, «ACFI», vert/grün

NORD / SNCF VOITURES DE BANLIEUE / NAHVERKEHRSWAGEN

Um den wichtigen Nahverkehrsbereich abzudecken und auch zu modernisieren, konstruierte die NORD-Gesellschaft, in ihren eigenen Büros, einen Ganzmetallwagen auf Monobloc-Drehgestellen. Zwischen 1928 bis 1936 wurden von dem bewährten Wagentyp ca. 400 Stück gebaut (geschweisste Ganzmetall-Karosserie aus geformten Blechen, wie der Typ O.C.E). Diese Wagen wurden bei der NORD-Gesellschaft fast ausschliesslich von der 141 TC gezogen, resp. gestossen.



Les voitures de banlieue de la région NORD constituent une importante série puisque la Compagnie du NORD en fit construire env. 400 pièces entre 1928 et 1936 pour moderniser son parc desservant la banlieue. Ces voitures furent étudiées par les bureaux d'études du réseau NORD qui n'avait pas, à l'origine, adhéré à l'O.C.E. Leur construction est entièrement métallique à parois lisses formées de panneaux soudés. Toute la série est montée sur le bogie dit du type monobloc NORD. Ces rames de banlieue, bien connues des usagers de la gare du Nord, n'ont pratiquement circulé qu'avec des 141 TC (aussi version SNCF).



Art. n° 1253 Nord voitures de banlieue (3 voitures)
 Art. n° 1253/1 Nord voiture suppl./Zusatzwagen
 Art. n° 1254 SNCF voitures de banlieue (3 voitures)
 Art. n° 1254/1 SNCF voiture suppl./Zusatzwagen

SBB/CFF Ae 3 / 6II

Im Jahre 1924 wurde der Betrieb dieser wichtigen Elektrolokomotive aufgenommen. Es handelte sich um eine der bekanntesten Schnellzugslokomotiven in der Schweiz. Die braune Version (Nr. 10439) bleibt heute als historische Maschine erhalten und ist gelegentlich auf Sonderfahrten anzutreffen.

La mise en service de ces locomotives électriques très importantes commença dès 1924. C'était la locomotive rapide typique et appréciée. La machine n° 10439 brune fut préservée comme locomotive historique et peut être, encore aujourd'hui, rencontrée lors de sorties occasionnelles.



Art. n° 1255 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10439 HISTORIC, brun/braun
 Art. n° 1255/1 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10419, brun/braun



Art. n° 1255/2 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10402, vert/grün
 Art. n° 1255/3 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10428, vert/grün
 Art. n° 1255/4 SBB/CFF Ae 3/6II n° 10453, vert/grün

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: SCB / SBB EC 2/5 / SNCF autorail «PICASSO» et voiture / SNCF 231 K 8

ACCESSOIRES / ZUBEHOER

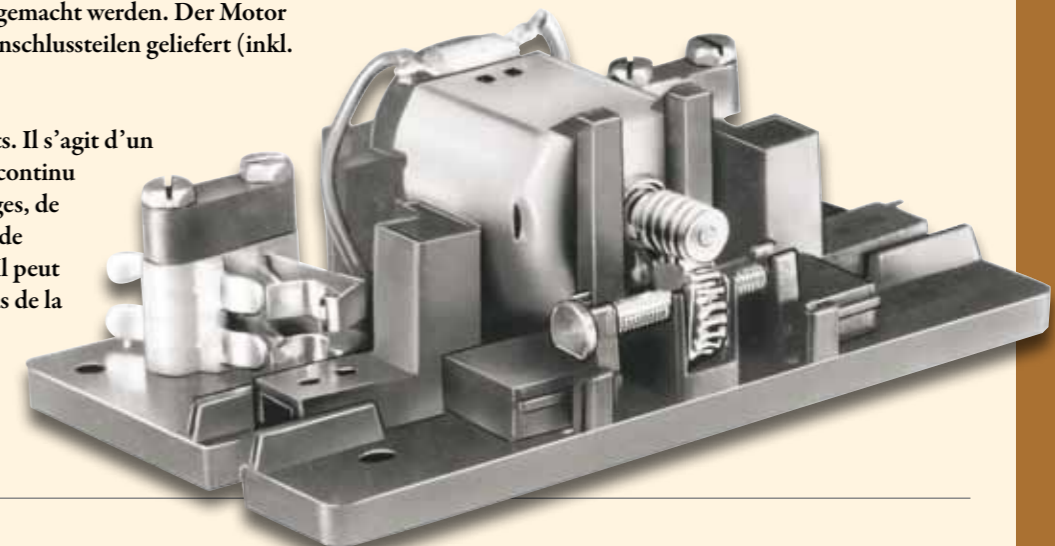
MOTEUR D'AIGUILLAGE / WEICHENMOTOR

Für alle Spuren geeignet. Beim Weichenmotor handelt es sich um einen kontinuierlich langsam stellenden Bewegungsmotor mit Endabschaltung. Dieser Motor kann eingesetzt werden für stellende Weichen, Weichenlaternen, Bahnschranken, Signale, Türen, etc. Die Einheit kann sowohl Ueberflur als auch Unterflur montiert werden. Der elektrische Anschluss gestaltet sich sehr einfach; die beiden Anschlusskontakte über einen Umpolschalter (Kipp- oder Schiebeschalter) an einer Gleichstromquelle von 10-14 Volt anschliessen. Bringt man den Schalter in eine der beiden Stellungen, so wird der Motor in Betrieb gesetzt und der Schalthebel wird in die entsprechende Richtung bewegt. Die Endabschaltung wird durch einen eingebauten Mikrokontakt ausgelöst. An jeder Seite des Motors kann je ein weiterer Mikrokontakt (Zubehör) aufgestockt werden. Mit diesen Kontakten kann bzw. eine Weiche umpolarisiert oder Rückmeldung gemacht werden. Der Motor wird komplett mit allen nötigen Anschlussteilen geliefert (inkl. Teile zur Unterflurmontage).

seur bipolaire à 6 contacts) à une source de courant continu de 10-14 volt. Lorsque le commutateur est amené dans une des positions extrêmes le moteur est mis en service et le levier de commande se déplace dans la direction correspondante. Le levier s'arrête en fin de course, coupant automatiquement le courant du moteur, grâce à un jeu de microcontacts. Chaque plaque est munie des deux côtés de deux microcontacts, une troisième paire étant disponible en option; ceux-ci sont à disposition pour la polarisation de l'aiguillage, pour la signalisation ou tout autre automatisme. Le moteur est fourni complet avec tous les accessoires de montage, y compris pour l'installation sous la table et une notice de mise en service.

Art. n° 830 Moteur d'aiguillage / Weichenmotor
 Art. n° 830/1 Contacts supplémentaires (paire) Zusatzkontakte (Paar)

Convient à tous les écartements. Il s'agit d'un moteur à mouvement lent et continu pour le positionnement d'aiguillages, de lanternes d'aiguillage, de signaux, de barrières, de portes de dépôt, etc. Il peut être monté au-dessus ou au-dessous de la table. Le raccordement électrique est des plus simples; il suffit de relier les deux contacts à travers un commutateur double (inver-





FULGUREX (N.G.) SÀRL, CHEMIN DU REPOSOIR 16,
1007 LAUSANNE - SWITZERLAND
TÉL. +41 21 601 45 92 / 93, FAX +41 21 601 45 94
E-MAIL: FULGUREX.SA@BLUEWIN.CH
WWW.FULGUREX.CH

PHOTOGRAPHIES: DENIS REGNAULT, MUSÉE RAMBOLITRAIN